

第5回 西風新都交通スマート化研究会

2014年9月
広島市都市整備局
西風新都整備部



目次

- I これまでの議論 … P3
- II 西風新都の現状と
交通スマート化の方向性 … P4
- III スマート化の進め方 … P13
- IV アンケート調査(案) … P24
- V 今後のスケジュール(案) … P25

I これまでの議論

開催日	内 容
第1回 平成25年8月23日	(1) 西風新都の都市づくりについて (2) 交通のスマート化について (3) 事例紹介等
第2回 平成25年10月25日	(1) 本研究会の位置づけ、取組の方向性について (2) アンケート調査について (3) 事例紹介 ・カーシェアリング事業について
第3回 平成25年12月26日	(1) 超小型モビリティを活用したスマートな交通システムの導入について (2) 事例紹介 ・横浜市実証実験『チョイモビヨコハマ』について (3) 住民アンケート調査の結果について (4) 実施イメージについて
第4回 平成26年3月17日	(1) 超小型モビリティ試乗会の結果について (2) 住民アンケート調査結果の利用需要に係る分析 (3) 超小型モビリティを活用した取組の進め方

Ⅱ 西風新都の現状と 交通スマート化の方向性

Ⅱ-1 西風新都の現状

(1) 広大なエリアと高低差

面積

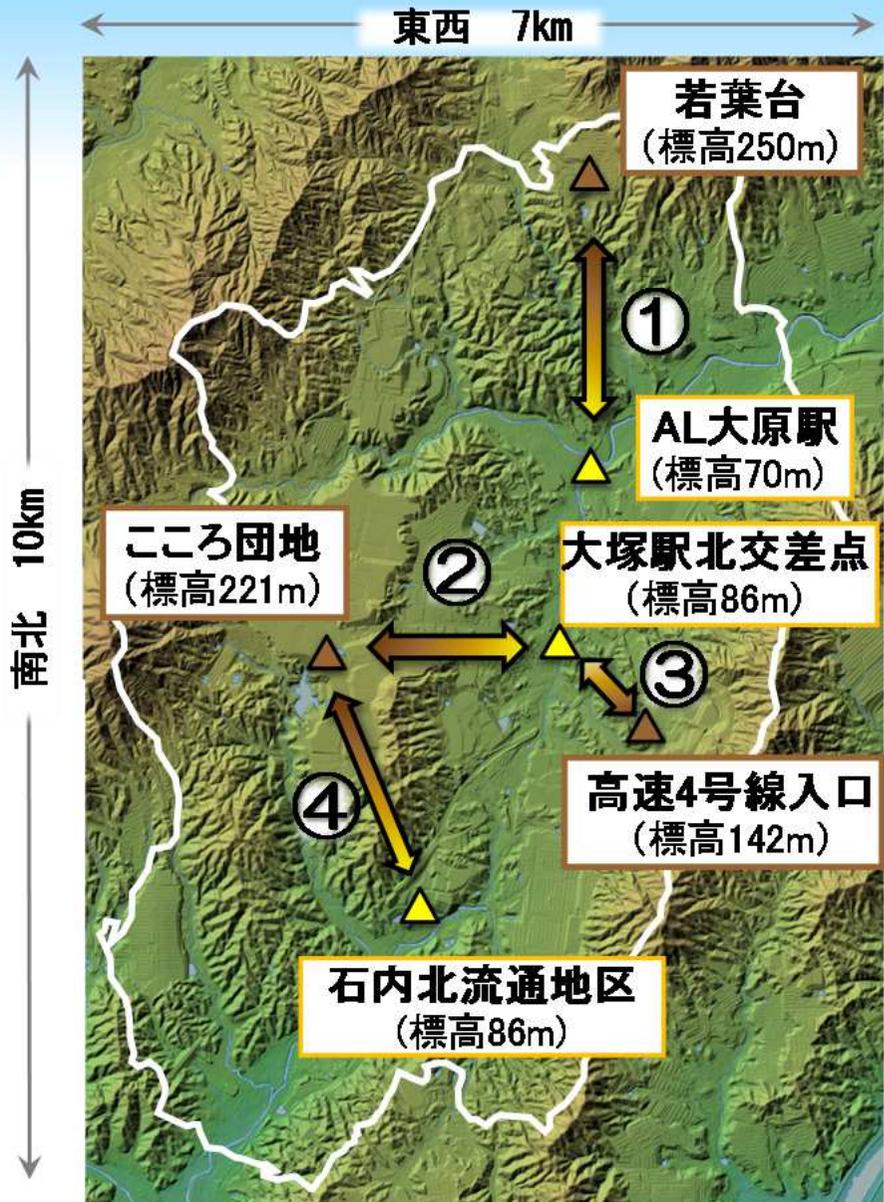
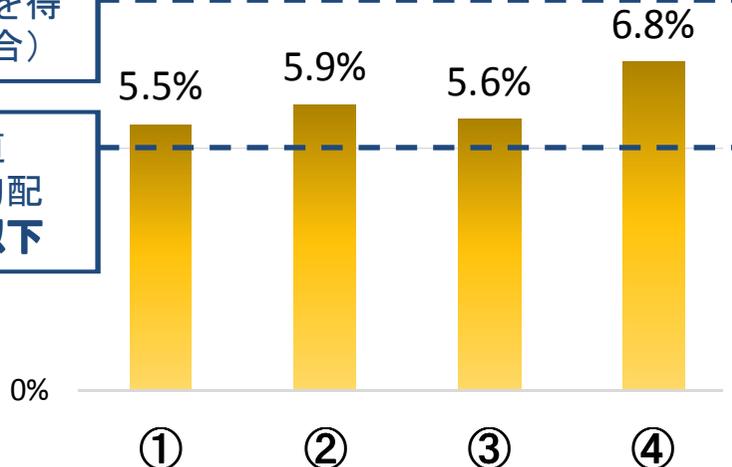
4,570ha

※南北 約10km × 東西 約7km

平均斜度

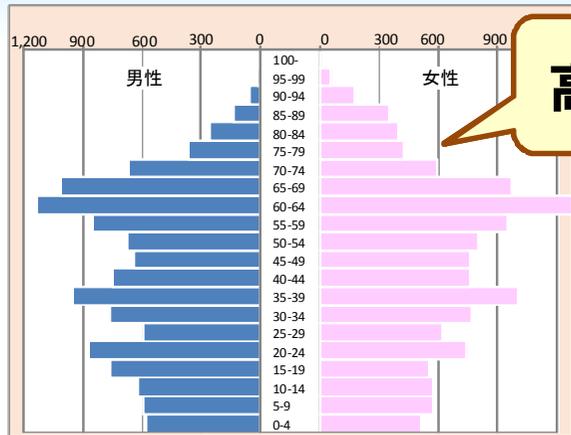
歩道
標準勾配
8%以下
(やむを得ない場合)

歩道
標準勾配
5%以下



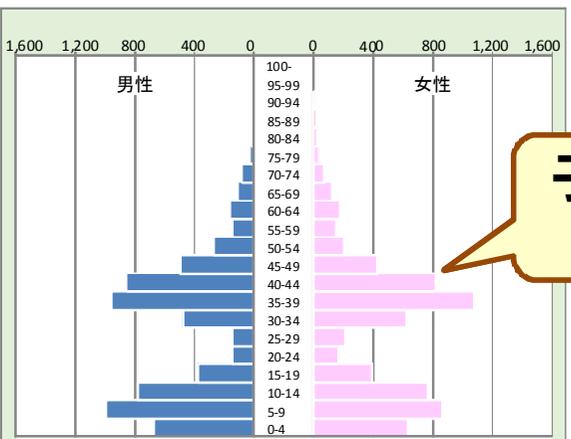
(2) 高齢化した団地とともに子育て世代の新しい団地も多い

古い住宅団地
(平成6年以前に完成していた団地)



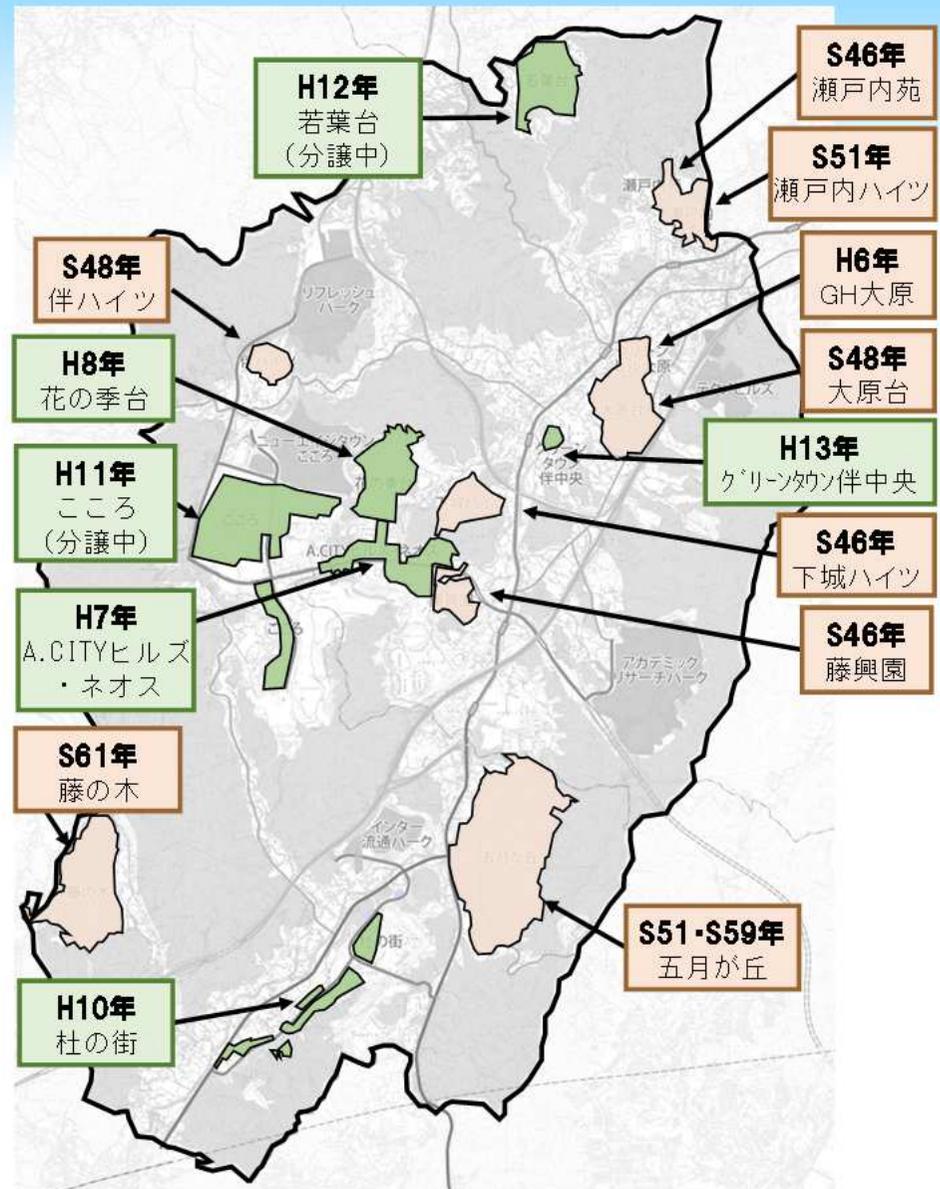
高齢化

新しい住宅団地
(平成6年より後に分譲を開始した団地)



子育て
世代

各地域の年齢別人口分布



Ⅱ-2 西風新都の課題

新たな交通体系の構築

- ・地形の状況から、区域内の移動をすべて公共交通でカバーすることには限界がある。
- ・徒歩・自転車利用が少なく、過度に自動車に依存した交通体系となっている。



課題

環境にやさしく、利便性の高い交通体系を構築する

Ⅱ-3 交通スマート化の方向性

(1) 目指す施策イメージ

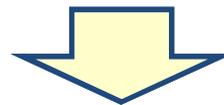
交通スマート化～ 環境にやさしく、使いやすいスマートな交通体系をめざす～

【目標】 (1) 環境負荷の最小化

- ・エネルギー効率が高い交通システムの導入
- ・公共交通との連携

(2) 域内移動の円滑化・活発化

- ・日常生活における交通手段の充実
- ・子育て世代、高齢者を含む住民の外出支援
- ・交通手段の提供により地域活動の活性化



[実現を目指す施策]・・・**スマートな乗り物をスマートに利用**

ICTを活用した超小型モビリティの活用(共同利用)

(2) 超小型モビリティ活用の意義

超小型モビリティとは

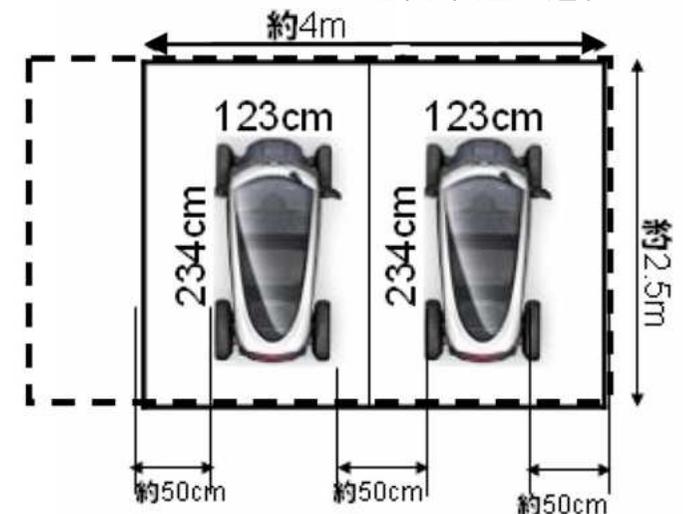
自動車よりコンパクトで小回りが利き、環境性能に優れ、地域の手軽な移動の足となる1人～2人乗り程度の車両

超小型モビリティの特徴

	乗用車(2000cc)との比較
エネルギー消費量	1/6
サイズ	長さ5割、幅7割
燃料代	約1割
快適性	とりまわしが簡単



(出典: 国土交通省HP)



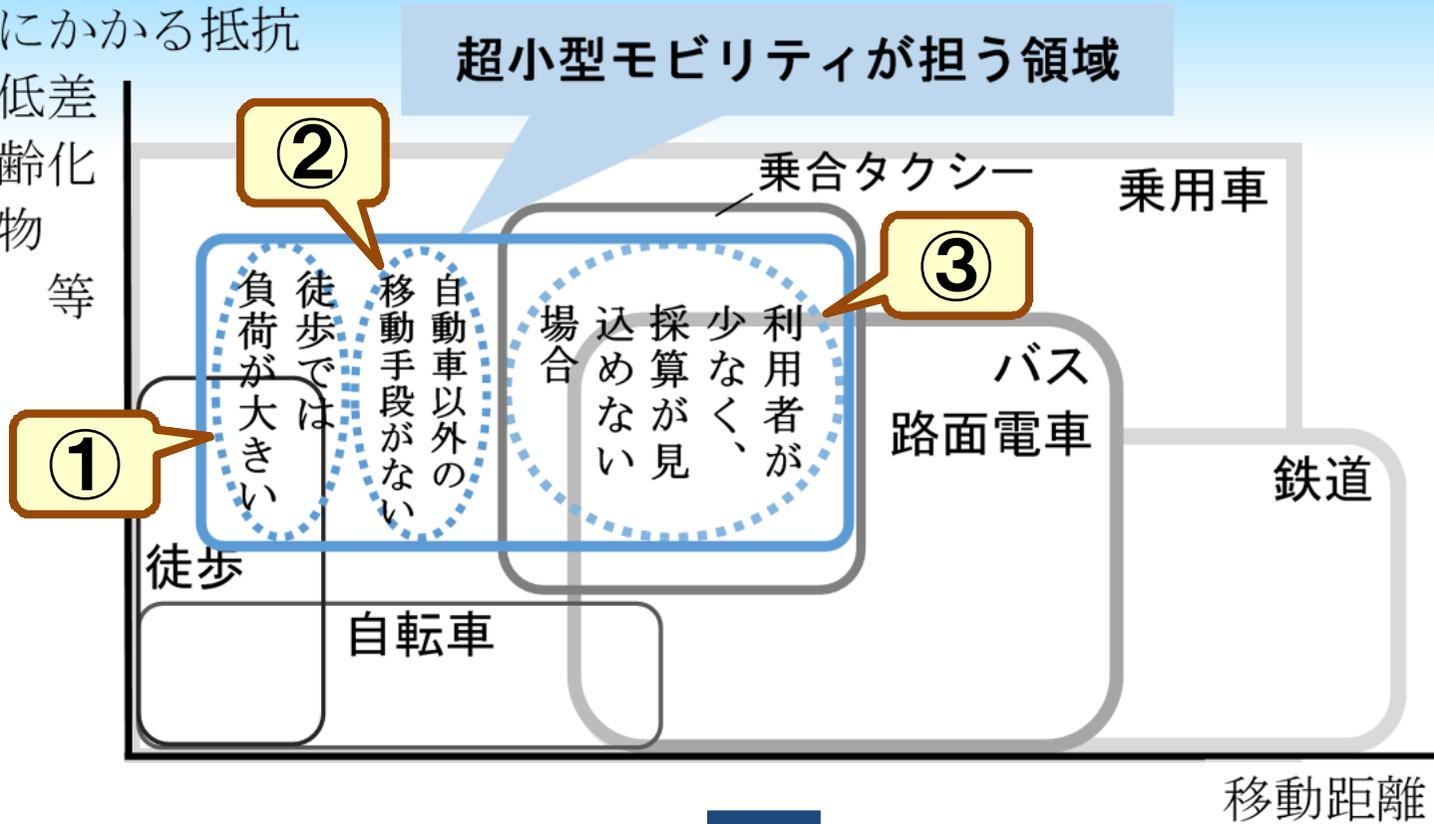
--- : 普通自動車1台の駐車場サイズ (タテ約5m、ヨコ約2.5m)

(出典: 横浜市HP)

超小型モビリティが担う領域

移動にかかる抵抗

- ・ 高低差
- ・ 高齢化
- ・ 荷物



西風新都で超小型モビリティの活用の可能性のある地区

- ① 徒歩で移動するには負担が大きい地区
- ② 公共交通サービスがなく自動車しか移動手段のない地区
- ③ バス路線の便数が少ない地区